MOTOR

Medlemsblad for
Dansk Automobilklub

Medlemsblad for
Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark
(Syndikat for Motor- og Automobil-Industri)

ORGAN FOR DANSK MOTOR-INDUSTRI OG -HANDEL

Abonnement, **1 Kr. 25 Øre pr. Kvartal** (inkl. Postpenge), tegnes i Boghandelen, paa ethvert Postkontor og i Ekspeditionen **Westend 11. København V.** Telefon Vester 312 x.

Udgivet af et Interessentskab
Redaktør: Cand. polyt., Ingeniør **F. Schmitto**

Enkelte Numre 20 Øre
Redaktion: **Westend 11. Kbhvn. V.** Telefon Vester 312 x.

Nr. 15. **Lørdag den 4. August 1906.** **1. Aargang.**

Dansk Automobilklub.

Sekretariat: **„Ferrum", Raadhuspladsen, København K.**

Kontingent: 20 Kr. aarlig, Indskud: 5 Kr.

Bestyrelse: Premierløjtnant, Greve *E. Knuth,* Formand; Kgl. Hof-Bogtrykker *Fr. Bagge,* Næstformand; Grosserer *Holger Hassel,* Kasserer og Sekretær; Lehnsgreve *Ahlefeldt-Laurvigen;* Direktør *Axel Hansen;* Grosserer *A. C. Illum.*

Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark.

(Syndikat for Motor- og Automobilindustri).

Sekretariat: **Westend 11, København V.**

Kontingent 25 Kr. aarlig, Indskud 25 Kr.

Bestyrelse: Kaptajn *H. Block,* Formand; Grosserer *Paul Christensen,* Næstformand; Grosserer *T. T. Nielsen,* Kasserer; Grosserer *Carl Joh. Janssen,* Sekretær; Grosserer *Holger Hassel;* Direktør *Vilh. Hansen;* Direktør *H. Prins.*

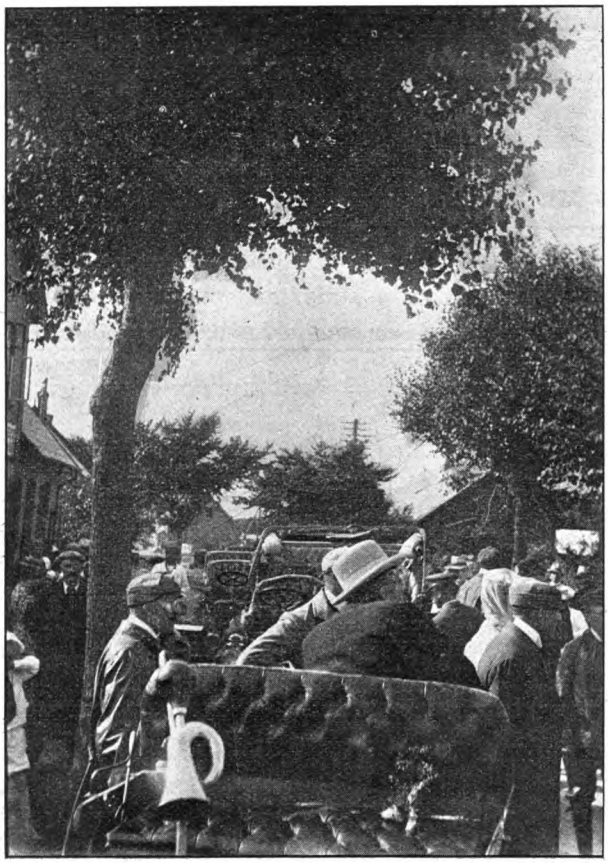
MEDLEMSMØDE

Mandag d. 6. August Kl. 12 i National, Restaurant Lorenzen.

Dansk Automobilklubs Tur Sjælland rundt d. 29. & 30. Juli.

Hvor fredeligt, hvor idyllisk er ikke det sjællandske Agrarland!

Hvid, kridhvid af det fine melagtige Støv ligger den lange, snorlige Landevej, badet i den glødende Julisol. Luften er tung af Dis og Varme og ganske



Der ventes paa Start!

stille; om det saa er Vinden, har den formodentlig lagt sig i Skyggen af et eller andet Træ for at døse Dagens hedeste Timer bort. De gamle Popler langs Vejen ser ud, som om de har opgivet det hele, de lader Bladene hænge matte og støvede ned og gider ikke engang rasle med dem.

I Græsmarkerne ligger Køerne ganske stille og ubevægelige; kun Tyggeredskaberne er i Gang, evig gumlende, evig tyggende.

Hestene har ikke engang Energi nok til at lægge sig ned; de staar lige ret op og vifter af og til et lille Tjat med Halen og nikker med Hovedet for at jage Fluerne væk.

Paa Marken paa den anden Side af Landevejen er der lidt mere Virksomhed. En Skare Karle og Piger er i Færd med at meje et Stykke Rug, som med en sagte knitrende Lyd falder for Leernes sejge Tag. Pustende og stønnende følger Pigerne efter og binder langsomt og sindigt Kornet sammen i Neg.

Paa Grøftekanten har et Par Smaaknægte taget Plads. Med de brune Hænder skyggende for Øjnene spejder de henad den hvide Landevej. Det er tydeligt, at der er noget, de venter paa; men det har da ogsaa staaet i Avisen, at i Dag kommer Automobilerne forbi.

Pludseligt lyder et skingrende Raab fra de to smaa Barnestruber: „Nu kommer de!“

Langt borte paa Toppen af Bakken øjner man et sort Punkt, der synes at have en hvid Hale efter sig. Hurtig kommer Punktet nærmere og vokser samtidig i Størrelse. Solen glimter i Messing og Nikkel og Hornets Ko-lignende Brøl blander sig med Maskinens Snurren, det lille sorte Punkt er forvandlet til et stort, grønt Automobil, der føres af den bekendte Direktør *Axel Hansen*, Glostrup. Maskinen kobles fra, Bremsen trækkes an og Vognen holder.

„Hvad er der i Vejen?“ spørger Fruerne Axel Hansen og Kjeldsen, som nyder den herlige Tur i den magelige Vogn.

„Der er ikke noget i Vejen, svarer Direktør Hansen, „men nu er vi straks i Byen, hvor vi skal spise Frokost og saa synes jeg, det er bedst, vi samler alle Vognene sammen for at køre ind paa een Gang.“

Ordene er ikke udtalte før Hof-Bogtrykker *Fr. Bagge* kommer glidende frem som en Svane paa en spejlblank Sø. Udveksling af Hilsner, og Krydsspørgsmaal om, hvorledes det staar til.

Der kommer Grosserer *T. T. Nielsen* med Frue i den lille Oldsmobile. Den er ikke forknyt, den lille Vogn — den holder mere af de store Vognes Selskab og derfor kiler den paa, det bedste den har lært.

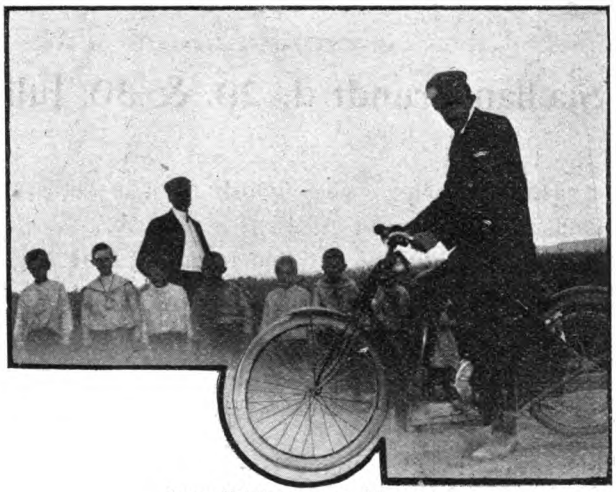
Cand. jur. *P. Arntz* har ogsaa en Oldsmobile, som gærne vil presse sin Kollega; den er da ogsaa lige i Hælene paa T. T. Nielsen.

Nu er der en hel Række Automobiler med et Par hundrede Alens Afstand efter hinanden. Der ser vi Grosserer *H. Chr. Fich* med sin Wayne-Vogn og Redaktør *K. C. Nielsen* ombord, der kommer Grosserer *Aksel Sørensen* med Fabrikant

Peter Almind ved sin Side paa *Stoewer*-Vognen, og der kommer han farende, Minister Albertis Dobbeltgænger, Overretssagfører *Meyring* i fuld Speed paa „Reo". Ak! hvornaar faar vi den rigtige Minister at se paa de „moderne Køretøjer."

Endnu kommer der et Par Vogne. Direktør *Kinch* med Damer i *Clément-Bayard* og Fabrikejer *V. Ludvigsen* i Dion-Bouton. Dermed er de alle samlede og med dem en vældig Skare af den stedlige Befolkning, som strømmer til fra alle Kanter. Den saa stærkt udbasunerede „fjendtlige Stemning" blandt Befolkningens Masse, mærkes der absolut intet til. Alle disse brave Landboere ved saa godt og forstaar saa udmærket, at de mekaniske Køretøjer er uundgaaelige paa Landevejen. De indser megel vel, at det er den nye Tid, som rykker frem og som meget snart vil blive en virkelig Nutid. Paa Tomandshaand er det da sjældent fra Landboerne at høre onde Ord om Automobilerne, kun naar de jages i Flok og hører Knaldepisken suse over Hovedet, saa makker de ret og bøjer sig af gammel Vane for den stærke Vilje, som nu engang gør saa stærkt Indtryk paa dem.

Men Tiden gaar og Frokosten vinker. Direktør



Journalist *Nervø* paa „Elleham".

Axel Hansen giver derfor Signal til Opbrud og den ene Vogn efter den anden sætter i Gang og forsvinder i Svinget derhenne ved Gaarden. Et Minut — og alt er stille; man hører ikke længere de brummende Maskiner, kun en let, hvid Støvsky fortoner sig langsomt i den dirrende Varmedis. — Og Landboen vender tilbage til sit daglige Arbejde.

Tilskuerne i Hotelgaarden skjuler aldeles Automobilerne!

Starten fra København Søndag Morgen var fri, d. v. s. Programmet foreskrev Frokost i Holbæk Kl. 11, saa blev det enhvers egen Sag at skaffe sig derned til rette Tid.

Med stor Imødekommenhed havde Fabrikejer *V. Ludvigsen* tilbudt Undertegnede Plads i sin Dion-Bouton-Vogn. Hr. Ludvigsen har fornylig købt denne Vogn, som tidligere har tilhørt bl. a. Direktør Axel Hansen. Baade Motor og Vogn er paalidelig og i udmærket Orden, men Dæk og Slanger er endel medtagne af Tidens Tand, og det viste sig desværre umuligt forinden Turen fra Lager i København at fremskaffe noget som helst Reserve, der passede til Hjulene.

Det var derfor med bange Anelser, vi Kl. $8^1/_2$ om Morgenen startede fra Slotskroen, og desværre — vor Forudfølelse viste sig rigtig: vi var næppe naaet 2 Mil frem, førend den ene Bagring eksploderede.

Naa! Vi havde jo en anden gammel Slange og et gammelt Dæk, og da vi tilmed var forsynede med Chauffør fra „Dansk Automobilfabrik", kunde det jo ikke vare længe, inden vi atter kom i Gang.

Imidlertid, vi var neppe begyndt paa Udveks-

Overretssagfører *Meyring* med Gæster.

lingen af Ringen, førend Hof-Bogtrykkeren indhentede os. Da der var grundet Formodning om, at Værten i „Hotel Isefjord" i Holbæk vilde blive meget glad ved snart at nyde Æren af mit Besøg, for at de mange sultne Mennesker i rette Tid kunde blive tilfredsstillede, blev jeg optaget i Hof-Bogtrykkerens Vogn, hvor jeg faldt ned ved Siden af Cand. jur. *Fr. Meyring*, medens Cand. *Bagge* indtog Pladsen ved sin Faders Side paa Forsædet.

Saa fo'r vi da gennem Roskilde og videre ad Landevejen til Holbæk. Det var en saare behagelig Tur: den store Vogn ligesom flyver ganske lydløst, og hverken Heste eller Kuske paa de mødende Køretøjer viste Frygt. — Overalt udenfor Gaardene havde der samlet sig Tilskuere, som vilde se den moderne „Asgaardsrej" fare forbi — men alle hilste de os med Hurraraab, viftende Lommetørklæder og smilende Ansigter.

I Holbæk blev vi snart samlede og gik tilbords i Hotel Isefjord's kølige Havesal, hvor vi alle lod Værtens vellykkede Anstrengelser vederfares den største Retfærdighed. Efter at Kaffen var drukket ude i Haven, steg vi tilvogns og satte nu Kursen mod Kallundborg, ledsaget af Fabrikant *Cappelen*, som i sin Oldsmobile var kørt fra Kallundborg til Holbæk for at tage imod Klubben.

Paa denne Del af Turen havde jeg Plads i Direktør *Kinch*'s Clément-Bayard. Imidlertid var Solen steget højt paa Himlen og sendte Millioner af Varmeenheder ned over den ulykkelige Vej, der snart antog en Temperatur, som mindede om Glødhede. Selvfølgelig blev Bagringene meget varme, og bedst som vi kørte, lød et Knald — og den ene Bagring var eksploderet og Dækket slaaet igennem.

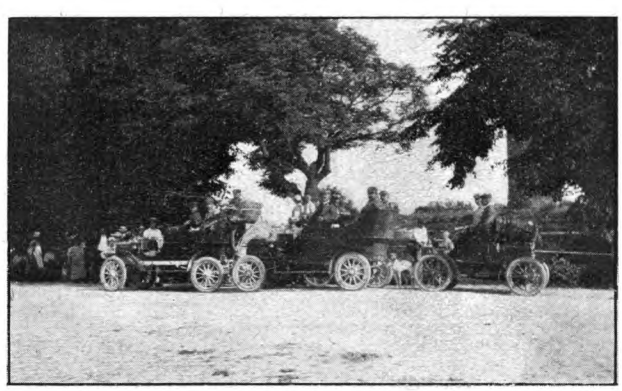
Heldigvis fandtes Reserve og en dygtig Chauffør ombord, og en ny Slange og Ring var sat paa i Løbet af 17 Minutter. Jeg behøver næppe at tilføje, at Fabrikejer *V. Ludvigsen* fo'er forbi, medens vi stod og reparerede og bagefter fortrød, at han ikke havde taget en ædelmodig Revanche fra om Morgenen ved Taastrup ved at tage mig med til Kallundborg.

I denne By søgte vi ind i Hotellet af samme Navn, hvor vi vederkvægede os ved en fortræffelig Melon ledsaget af en iskold Madeira. En Del af de først ankomne fik endog Tid til et lille Besøg i de forfriskende salte Bølger.

Iøvrigt blev vi meget festligt modtagne i Kallundborg, idet Hr. Fabrikant *Cappelen* havde smykket sin Fabrik „Herkules", som ligger ved Hovedlandevejen lige ved Indkørslen til Byen, med Grønt og Flag og desuden havde opstillet en Kreds af unge Damer og Herrer, som bombarderede os med sirligt bundne Blomsterbuketter og med — veritable Kanonskud. De sidste svarede fuldtud til Formaalet med dem, at bringe Automobilerne til at standse, idet alle Automobilisterne ved at høre Skuddene fik den Tro, at det var en Ring, som eksploderede og derfor rædselsslagne trak Bremserne an. Saameget større blev Glæden, da hele Reparationen indskrænkede sig til at veksle et hjærteligt Haandtryk med Fabrikant Cappelen's Broder, som dirigerede Bombardementet.

I Kallundborg maatte vi desværre tage Afsked med Direktør *Kinch*, som paa Grund af Besøg af udenlandske Gæster var nødt til at vende tilbage til København samme Aften. Herved blev jeg atter husvild og maatte paany i Hof-Bogtrykker *Bagges* Vogn. Den løb som sædvanlig storartet og uden Uheld til Slagelse.

Undervejs passerede vi Direktør *Aksel Hansen* i Færd med at anbringe Journalist *Nervø's* „Elle-



Foran Gaasetaarnet i Vordingborg.

ham"-Motorcykle paa Siden af sin Vogn. Hr. *Nervø* havde faaet Bagringen punkteret og manglede Lappemateriale, saa han var meget fornøjet med at blive transporteret videre paa denne behagelige Maade.

I Slagelse var alle Vognene ankomne lidt over 5, saa der var god Tid til at faa Vognene stillede under Tag og sig selv soignerede forinden Middagen.

Kl. 6 gik vi tilbords, og Middagen forløb i den bedste Stemning under rigelig „Skum"-Tilsætning. Efter Kaffen blev der arrangeret en lille Gaatur til Antvorskov Ruiner, og her nød man endnu et lille Glas i den dejlige maanebelyste Nat, forinden man vendte tilbage til de ophedede Hotelværelser.

En Del af Selskabet gik nu til Ro, men andre var endnu ikke trætte nok, og det blev et godt Stykke ud paa Morgenstunden, inden de sidste søgte op i de desværre altfor varme Hoteldyner.

*

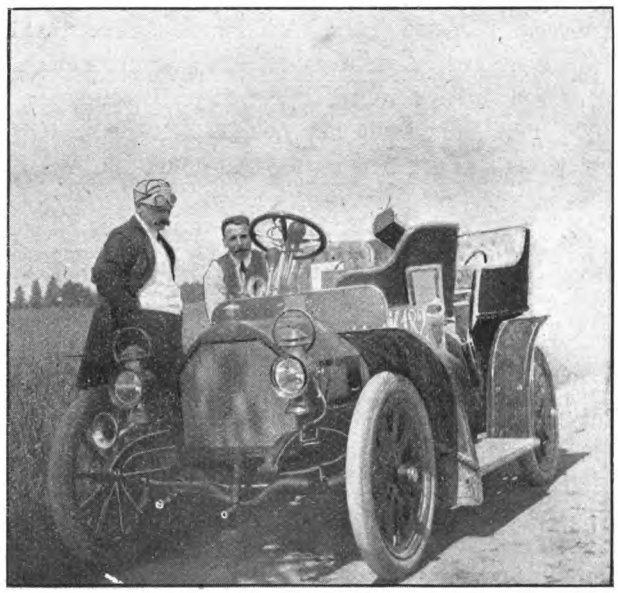
Hvilen blev ikke langvarig. Allerede før Kl. 6 begyndte Chaufførene at røre Maskinerne for at gøre dem klare til den kommende Dags Anstrengelser, og straks kom der Liv i Hotellets Befolkning. En for en kom Automobilisterne ned til det ret solide Morgenmaaltid, som var sat frem i Hotellets Spisesal, og snart efter saa man dem i Smaagrupper ude i Hotelgaarden drøfte den foregaaende Dags Begivenheder og udtale deres Ængstelse for, hvorledes Luftringene vilde holde i Løbet af denne Dag, som tegnede til at blive overmaade varm.

Hof-Bogtrykker *Bagge* havde faaet den Tanke, at der var noget i Vejen med den ene Cylinder i hans Maskine, og han lod derfor et Par tilkaldte stedlige Mekanikere skille Cylindrene ad. Da denne Undersøgelse havde vist, at det kun var en Ventil, som var utæt, og at Vognen kunde være klar i Løbet af en Timestid, startede de øvrige til Vordingborg. Dog blev Fabrikejer *Ludvigsen* tilbage, idet hans Montør hjalp til ved Reparationen af Hof-Bogtrykkerens Vogn.

For denne Dag fik jeg Plads i Grosserer *Axel Sørensen*'s Stoewer-Vogn, og i god Fart og uden Uheld naaede vi Næstved. Efter et kort Ophold her, fortsatte vi Turen til Vordingborg. Men nu begyndte Trængslernes Tid: Varmen var bleven ganske uudholdelig, og det maatte gaa ud over Dæk og Slanger. Et Par Mil før Vordingborg havde vi den første Punktering af højre Baghjul. Til alt Held kom Cyklefabrikant *Holbøll* fra Vordingborg, som paa Motor-tandem var taget til Næstved, tilstede og tilbød os beredvilligt Hjælp med Reparationen. Dækket havde desværre ogsaa taget Skade, og Reparationen lod sig derfor ikke fuldføre betryggende paa Landevejen. Vi maatte da ganske stille liste os ind til Vordingborg, hvor vi ankom $^1/_2$ Time efter at Selskabet var gaaet tilbords.

Medens vi spiste, blev Dækket repareret og en ny Slange, som vi laante af Grosserer *T. T. Nielsen*, lagt i, og Kl. 4 kunde vi som sidste Vogn starte fra Vordingborg.

Straks i Begyndelsen havde vi et kedeligt Uheld,



Den 7. Punktering!
Fabrikant *Almind* søger at indblæse Ringen nyt Liv.

idet vi ved Udkørselen af Byen tog Fejl af Vejen og rullede $^1/_2$ Mil ad Kallehave til, inden vi opdagede vor Vildfarelse. Saa tilbage til Vordingborg igen og ud ad Københavns-Vejen.

Bums! Der gaar den venstre Bagring — Dækket ødelagt. Dækket af, Slangen ud, ny Slange med Lap paa ind og nyt Dæk paa.

Saa kører vi lidt. Bums! Lappen løsnet sig — Luften ud. Fabrikant *P. Almind*, som knapt er kommet sig efter den forrige Reparation, maa atter af og i Lag med Dunkraft og Dækaftager.

Og saaledes bliver det ved. Tilsidst har vi ikke flere Slanger tilbage, men maa tage vor Tilflugt til vort gamle Dæk, som vi stopper ud med Hø. Medens vi er i Færd med denne interessante Beskæftigelse, kommer Journalist *Nervø* paa sin

„Elleham". Han har ogsaa haft adskillige Punkteringsuheld, men nu er han *allrigth* og farer afsted til København for at melde „Politiken" den nye Opfindelse med Høet, som forøvrigt er gammel kendt.

Endelig kommer vi afsted og passerer lykkelig og vel Køge. Vi begynder allerede at tro, at vi snart kan være hjemme i København, men vi har desværre ikke gjort Regning paa den glubende Varme. Lidt paa den anden Side af Køge begynder Folk at raabe efter os:

„Bagringen brænder" og da vi samtidig mærker den ubehagelige Lugt af smeltende Kautchouk. kigger vi ned, og ganske rigtigt! Gnisterne af det brændende Hø ryger ud af Bagringen. Vi bryder os imidlertid Pokker om Ilden og kører videre, indtil Bagringen nedad Bakken ved Korporalskroen springer af og vi kører paa den bare Fælg. Saa maa vi stoppe og pille Høet ud, som nu er forvandlet til en snusagtig Aske og beslutter at lægge et Hampereb uden om Dækket.

Vi faar et Reb hos Kromanden, der til at begynde med er ganske flink. Imidlertid maa Varmen ogsaa have generet ham; thi pludselig kommer han farende ud paa Vejen, skælder os Hæder og Ære fra og kræver en ublu Betaling forud for Rebet og noget Øl, vi havde faaet hos ham. Da det viser sig umuligt at tale den rasende Mand til Rette, piller vi Rebet af igen og leverer det tilbage, betaler Øllet og kører videre.

Vor Frækhed belønnes, med Forsigtighed naar vi lykkelig og vel København — maaske en lille Smule senere end det strængt taget er tilladt at køre og under alle Omstændigheder for sent til at deltage i Middagen i Tivoli —

Paa Raadhuspladsen træffer vi Overretssagfører *Meyring* og hans Ven Købmand *Fass*, som har gjort Turen med fra Slagelse, og medens vi faar en velfortjent Erstatning for den Middag, vi gik Glip af i Tivoli, erfarer vi, at alle Vognene er kommen lykkelig og vel ind undtagen Hof-Bogtrykker *Bagge's*, som er blevet i Slagelse, da Montørerne, som skulde samle Motoren, var saa uheldige at knække Plejlstangen i en af Cylindrene.

Det viser sig da, at alle de øvrige Deltagere med Undtagelse af Grosserer *T. T. Nielsen*, som er gaaet fri, har haft Uheld med Luftringene og Turen har derfor givet Automobilisterne en gavnlig Lære om altid at forsyne sig rigeligt med Reservedæk og Slanger, naar de begiver sig paa en længere Fart; især i stærk Solhede.

Det vil sikkert ogsaa vise sig formaalstjenligt, hvergang man stopper op, at afkøle Ringene med et Par Spande Vand.

Alt i alt kan det ikke nægtes, at denne Tur har bragt os alle mangfoldige Omskiftelser, men

MOTOR-BENZIN

i alle Kvaliteter — bedst og billigst hos

A|S Nordisk Benzin-Compagni,

Nørrebrogade 30. — København N. — Telefon 6958. — Statstelefon 20.

Herved tillader jeg mig at meddele, at jeg har aabnet en Afdeling, forsynet med ganske nye Maskiner for

Vulcanisering

af Flænger og Revner i Dæk og Slanger. Ethvert Dæk, hvor Gummien ikke er sprød, kan rep. og blive udmærket brugbart igen. Enhver Dimens. behandles, lige fra $1^1/_2$—5″. Send Deres Dæk og Slanger til mig, og der vil omgaaende blive Dem tilsendt et Brevkort med bestemt Pris paa, hvad Reparationen vil koste.

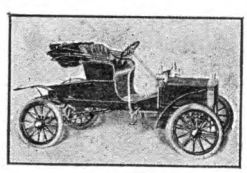
Helsingørs Automobil-Forretning,

Ingeniør V. Nielsen.

Sensation!

Fordvogn — 4 staaende Cylindre — c. 15 HK i høieste Grad driftssikker.

Til 2 Personer.



Ringe Benzinforbrug.

Kr. 2700.

Billigste og bedste Vogn paa Markedet.

Fabr. Para. 4 Grundtvigs Sidevej. Telf. H. 13.

den har tillige været overordentlig interessant og den har skænket Automobilklubbens Medlemmer de behageligste Minder om et fornøjeligt Samvær.

Derfor blev Direktør *Axel Hansen*'s Forslag ved Middagen i Slagelse om til næste Sommer at afholde en noget længere Tur gennem Sønderjylland ogsaa modtaget med stor Begejstring, og der er al Grund for Automobilklubbens Bestyrelse til at søge at realisere denne gode Ide.

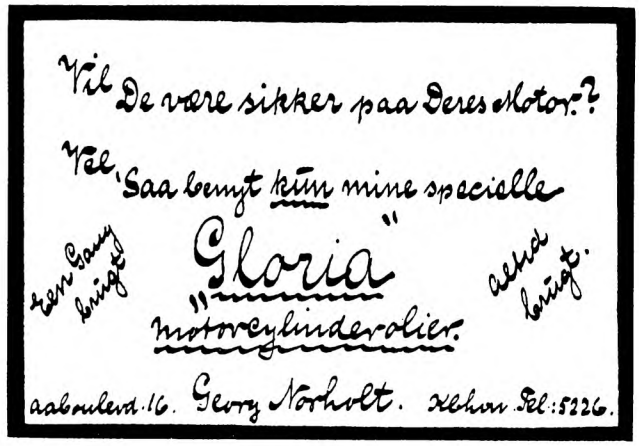
Fritz Schmitto.

Nyt Kort over Danmarks Landeveje.

Dansk Automobilklub har i disse Dage udgivet 2det reviderede og forbedrede Oplag af Kortet over de af Danmarks Landeveje, som er aabnede for Automobiler.

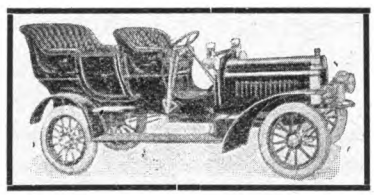
Det smukke, paa Lærred opklæbede Kort, som bliver gratis tilstillet Klubbens Medlemmer, er ligesom første Oplag udført i *Axel E. Aamodt*'s litografiske Etablissement, medens den omhyggelige Revision og Tegning er udført af Sekretær i Landbrugsministeriet *L. Trabolt*.

Næste Udgave af Kortet vil forhaabentlig — med Regering og Rigsdags Samtykke — kunne omfatte *samtlige* danske Landeveje.



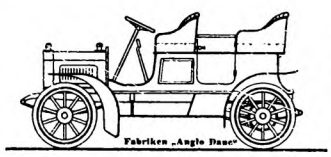
Nogle lidt brugte, men i god Stand værende prima franske Automobiler med De Dion Bouton Motorer fra 5 til 20 HK. sælges for ca. halv Pris.

Lager af Automobildragter og Automobiltilbehør



En ny Sending
Motosacoche
er hjemkommen.

CHR. GOTTSCHALCK
Frederiksholms Kanal 4
— Telefoner: 3926 & 3935 —



Vor Motor- og Gearkonstruktion har ved lang Tids daglig Drift vist en enestaaende Paalidelighed og Soliditet. Vi bor her! og kan saaledes yde vore Kunder en virkelig Garanti.

Alle Oplysninger faas paa Forlangende.

Fabriken „ANGLO DANE"
Roskildevej 39 — København F.

Dansk Automobilselskab.

Automobiler til større og mindre Selskaber **udlejes** efter fast Takst. Forskellige Typer. Automobiler anvises til Salg.

Telefon 9879 & 17740 x.

Børsgade 8. — København K.

Automobil-Drosker.

I Tidsskriftet „Elektrische Bahnen und Betriebe" offentliggør Ingeniør *Vorreiter* en meget instruktiv Artikel over Automobildrosker og Driftsudgifterne ved dem; da Spørgsmaalet om Indførelse af Motordrosker efter al Sandsynlighed i nær Fremtid bliver brændende i København, skal vi gengive en Del af denne Artikel.

For at konstatere om et Droskeforetagende i Berlin med elektriske Vogne var muligt, driftssikkert og rentabelt, har den store Vognmandsforretning Thien i Berlin sammen med en Automobilfabrik i Køln og en Akkumulatorfabrik sammesteds gennemført en Forsøgsdrift, som har strakt sig over fem Maaneder.

I denne Forsøgsdrift indgik to aabne Viktoria fra 1. November, to til fra 6. November og to Landaulet fra 12. December f. A. Prøvedriften omfattede saaledes i det hele 552 Driftsdage; naar herfra trækkes Reparationsdage og nogle Dage, enkelte af Vognene blev foreviste, faar alle seks Vogne tilsammen 517 Driftsdage. Vognene Nr. 1 til 4 var ældre Vogne, som havde været i Drift i Køln, hvorimod Vognene 5 og 6 var nye og forsynede med stærkere Motorer. I Henhold til Politireglementet i Køln oversteg Kørehastigheden for de fire Viktoria ikke 15 km. i Timen, de to nye Vogne havde større Maksimumskørekastighed, omtrent 24 km.

Forsøgsdriften, der med Vilje blev foretaget om Vinteren som den Aarstid, der var mest ugunstig for et saadant Foretagende, gav følgende Resultat:

1. Driften med elektriske Drosker af denne Konstruktion og med disse Batterier viste sig absolut driftssikker.

2. Den med een Opladning (og kun paa denne Maade blev Driften foreløbig udført) tilbagelagte Strækning var i Gennemsnit af alle Driftsdage ca. 60 km. pr. Dag (ved Nattedrift 64 km., ved Dagdrift 50 km.); den længste Strækning med een Ladning var 117 km.

3. Gennemsnitsindtægten pr. kørt Vognkilometer var $30{,}_{8}$ Pf. Naar man heri fradrager den i Berlin anvendte Lønning af Kusken med 1 Mark pr. Dag fast og 25 % af Indtægten, saa bliver Nettoindtægten pr. Kilometer $21{,}_{6}$ Pf.

Værdi af Motordrosker og Driftstilbehør.

	Mk.
2 nye Landaulet à Mk. 7500	15,000
4 gamle Viktoria à 4000	16,000
7 Batterier à Mk. 1250	8,750
Værktøj, Reservedele etc.	800
Mk.	40,550

Udgift fra 1. November til 31. Januar.

(517 Driftsdage).

	Mk.
Akkumulatorforsikring ($2{,}_{58}$ Pf. pr. Kilom.).	694,15
Gummiringe	943,81
Reparationer og Reservedele.	207,60
Materialier (Olie, Tvist etc.).	12,40
Gager	800,00
Taksameterleje	80,00
Sygekasse m. m.	178,50
Elektrisk Strøm (16 Pf. pr. Kilowatt-time)	747,20
Belysning	25,50
Amortisation af Vognene 12 %. .	930,00
Amortisation af Værktøj etc. 15 %. .	30,00
Kontorudgifter	28,65
Leje af Garage (Mk. 150 pr. Maaned).	450,00
Oppudsning, Nylakering etc. af Vognene.	220,00
Mk.	5347,81
Nettoindtægt (Kuskeløn fradraget).	5885,85
Overskud. Mk.	538,04

Dette giver et aarligt Overskud af Mk. 2272,16 eller 5 % Forrentning af Kapitalen.

For Drift med Automobildrosker er det af stor Betydning at kende Udgiften pr. kørt Kilometer, da jo ogsaa Indtægten maa beregnes derefter. Den allerstørste Del af Udgifterne er direkte afhængig af Antallet af kørte Kilometer. Dette gælder ved elektrisk Drift: Vedligeholdelse af Akkumulatorer, elektrisk Strøm, Olie, Reparationer ect. (med Undtagelse af den aarlige Oplakering), Gummiringene og Lønnen, naar den betales i Procenter af Indtægten.

Efter Tid betales og beregnes Udgifterne til: Husleje, Taksameterleje, Administration og Amortisation. Det er kun den mindste Del af Indtægterne, som er afhængig af Tiden, men ogsaa denne Del kan beregnes pr. Kilometer. Ved den omhandlede Prøvedrift stillede Udgifterne pr. Kilometer som følger:

Vedligeholdelse af Akkumulatorer i Abonnement.	2,50 Pf.
Elektrisk Strøm...	3,50 „
Gummiringe...	3,60 „
Reparationer	1,25
Kuskeløn	9,00 „
Olie etc..	0,10 „
	19,95 Pf.

Disse Tal er Gennemsnitsværdier beregnede efter 31,000 km. Omregner man ligeledes de af Tiden afhængige Udgifter pr. kørt Kilometer faar man:

Amortisation	3,10 Pf.
Husleje	1,50 „
Taksameter	0,25
Sygekasse etc..	0,60 „
Gager	2,60 „
Kontorudgifter	0,25 „
Oppudsning af Vognene	0,75 „
	9,05 Pf.
Heraf faar man:	
Samlede Driftsudgifter pr. km.	29,0 Pf.
Indtægt pr. km.	30,8 Pf.
Overskud pr. km..	1,8 „

Denne Sammenstilling viser, at Udbyttet ved Motordrosker, med den almindelige Taksametertarif, er forholdsvis *for lille*. Denne Tarif er delt i tre Klasser, idet der med en Grundtakst af 50 Pf. ved Dagstarif I køres 800 m og dernæst 400 m for 10 Pf. o. s. fr. Ved Tarif II 600 m og 300 m for 10 Pf., medens der ved Nattetarif køres 400 m for Grundtaksten og 200 m for 10 Pf.

Ved denne Drift med Automobildrosker var den gennemsnitlige Indtægt pr. Tur Mk. 1,70. Den betalte Kørestrækning pr. Tur var ca. 4 km., medens Vognene efter hver Tur tilbagelagde ca. 1,7 km. uden Passagerer. Disse Tal beviser, at Motordroskerne navnlig tages til de lange Ture; de beviser endvidere, at den sædvanlige Taksametertarif er forholdsvis for lav for Motordrosker; thi da Hestedroskerne pr. Tur gennemsnitlig kun kører 3 km., fordeles Grundtaksten af 50 Pf. paa færre Kilometer, det vil sige: Indtægten pr. Kilometer bliver højere. Derfor er *en højere Takst fuldt ud berettiget for Motordroskerne*, som jo ogsaa byder Passagererne større Bekvemmelighed og mere Besparelse i Tid.

De paagældende Autoriteter har da heller ikke været blind for disse Betragtninger og har i Fjor forhøjet Tariffen — til en Begyndelse kun for de *elektriske* Drosker — saaledes, at Grundtaksten er sat op fra 50 til 80 Pf. Under den omhandlede Prøvedrift vilde den gennemsnitlige Indtægt pr. Kilometer være blevet forhøjet til 34 Pf.

Alt i øvrigt lige vil der da pr. Vognkilometer blive et Overskud af 3,9 Pf., idet der af Merindtægten paa 4 Pf. maa fradrages 1 Pf. til Føreren. Ved denne Tarif vil Motordroskekuskene i Berlin have en Indtægt af 10 Pf. pr. Kilometer, hvilket med et dagligt Gennemsnit af 60 km. giver en Dagløn paa Mk. 6, hvortil endda kommer Drikkepengene, som erfaringsmæssigt ydes rigeligt af Passagererne i Automobildrosker.

Motorerne og de øvrige maskinelle Dele i et Automobil er allerede saa meget forbedrede, navnlig med Hensyn til Motorernes Konstruktion og Forarbejdning, at Reparationsudgifterne nu er meget mindre.

Nutildags maa derfor en Motordroske kunne *rentere sig*, hvad enten den drives med Benzin eller med Elektricitet, men Rentabilitet kan ganske vist kun opnaas i en Drift med *flere* Vogne. I dette Tilfælde er nemlig for det første Administrationsudgifterne meget mindre og for det andet og vigtigste: Reparations- og Vedligeholdelsesomkostningerne meget lavere, fordi man med et større Antal Vogne kan indrette sig eget Reparationsværksted og holde alle Reservedele paa Lager, saa at Reparationerne kan udføres hurtigt.

Kører Droskeejeren selv, kan en enkelt Droske ogsaa rentere sig, fordi Ejeren kører forsigtigere, skaaner sit Materiel, navnlig Ringene og søger at spare Strøm eller Benzin.

Ogsaa med *Benzindrosker* har man allerede opnaaet gode Resultater, og som Eksempel herpaa kan nævnes det Foretagende, som er sat i Gang af *Neue Automobil Gesellschaft* i Berlin. Dette Selskab har nu 35 Motordrosker i Drift, Vogne, som er forsynede med to cylindrede Motorer paa 8/9 HK og som løber med 35 km. Maksimalhastighed pr. Time. Paa disse Vogne er Hjulene forsynede med massive Gummiringe, men nu prøver man ogsaa med Luftringe. De første Vogne

har allerede været $2^1/_2$ til 3 Aar i Drift. Prisen for disse Motordrosker, hvoraf en Del har Coupé-, de øvrige Landauletkarrosseri er Mk. 10,800. De aarlige Reparationsudgifter overstiger ikke 10 % af Anskaffelsessummen. Udgiften til Brændmateriale er pr. km. ved Benzindrift 4 Pf., ved Spritdrift 5 Pf., Slitage paa Gummiringe 4 Pf.; Reparationsudgifterne omregnede pr. Vognkilometer udgør ca. 2 Pf. (ved daglig 100 km. og 300 Driftsdage ialt 48,000 km. pr. Aar).

Indtægterne udgør i Gennemsnit 32 Pf. pr. Vognkilometer, altsaa pr. Dag over Mk. 50. Kuskelønnen bliver da ca. $8,_6$ Pf.

Herefter vil de Driftsudgifter, som afhænger direkte af Vejlængden, blive: ved Benzindrift $19,_1$ Pf., ved Spritdrift $20,_1$ Pf.

Som samlede Driftsudgifter inklusive Administration, men uden Amortisation og almindelige Omkostninger, opgives 24 Pf. pr. km. Regner man til Amortisation 4 Pf. og til Garageleje etc. $1^1/_2$ Pf., saa faar de samlede Udgifter pr. Vognkilometer: $29^1/_2$ Pf., hvoraf fremgaar et Udbytte paa $2^1/_2$ Pf., hvilket svarer til en Forrentning af ca. 10 %.

Af disse Driftseksempler kan man drage følgende *Slutninger*, som maatte have Interesse for et eventuelt Droskekompagni:

1. Rentabiliteten bliver større, jo flere betalte Kilometer Vognene kører; lad os kalde disse „Passagerkilometer" i Modsætning til Tilbageturene; det gælder da om at opnaa, at Passagerkilometerne forholder sig til det samlede Antal Vognkilometer saa nær som muligt 1 1. Dette kan naturligvis aldrig naas fuldstændigt, men ved Præmier til Kuskene kan Tilbageturene dog indskrænkes til det mindst mulige.

Ved Hestedrift har Tilbageturene (uden Passagerer) ikke nær den samme Betydning: Slitagen paa Gummiringene kommer slet ikke i Betragtning ved Hestedrift, og tilmed koster Hesten ligemeget, hvad enten den staar eller løber. Ganske vist bliver Hesten træt, men det bryder Kusken sig ikke meget om, naar det da netop ikke er hans eget Dyr.

2. Det gælder om, at Vognen præsterer saa meget som muligt; thi herved fordeles de af Tiden afhængige Udgifter paa flere Kilometer og de almindelige Udgifter ved Vognene bliver mindre. Af samme Grund vil Rentabiliteten af en Dritt med Motordrosker ogsaa bliver større, jo flere Vogne, der løber.

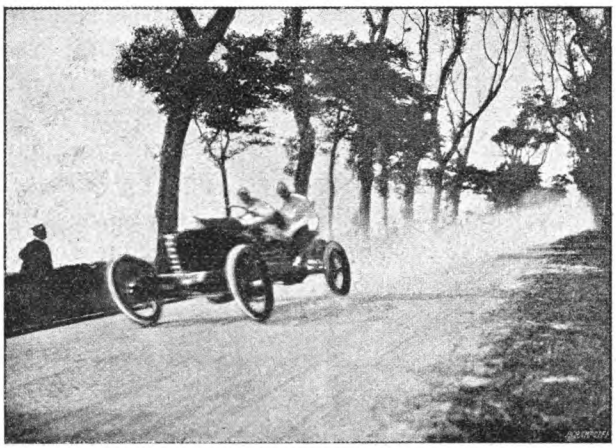
For at opnaa en stor Ydeevne af elektriske Vogne, maa man anvende Akkumulatorbatterier, som har stor Kapacitet i Forhold til Vægten, samtidig med at man holder Vægten af Vognen saa lav som mulig for at formindske Forbruget pr. Vognkilometer. Disse Egenskaber er ganske vist vanskelige at forene, men i de sidste Aar er Akkumulatorerne blevet saa forbedrede, at de har en Kapacitet af 195 Ampere-Timer med en Vægt af 550 kg. for et Batteri paa 42 Elementer.

Som Resultat af disse Betragtninger kan man altsaa sige, at den elektriske Drift har den bedste Chance ved Automobildrosker. For Motordroske som for Bytrafik i Almindelighed tilhører *Fremtiden den elektriske Drift;* Elektromobilet vil sejre her og fortrænge alle andre Transportmidler, paa samme Maade som de elektriske Sporvogne har fortrængt Hestesporvognene og mere og mere fortrænger alle andre Driftsmidler som Gas, Damp, Benzin og komprimeret Luft.

Ikke blot er det elektriske Køretøj mere driftssikkert og simplere at betjene, men den elektriske Drift er ogsaa, navnlig i Hovedstæderne, mere økonomisk og langt behageligere for Publikum, saavel for Passagererne som for dem, der bor i Gaderne, fordi alle Ubehageligheder ved Røg, Damp, Olie o. s. v. falder bort.

Derfor begunstiger Autoriteterne ogsaa den elektriske Drift fremfor andre, og det med Rette; thi tænker vi os Berlins samtlige 8000 Drosker ombyttede med Benzinvogne, vilde Opholdet i en stærkt trafikeret Gade, som f. Eks. Friedrichsstrasse paa vindstille Dage simpelthen blive umuligt paa Grund af Olierøg og Benzindamp.

Men af denne Grund at modvirke Indførelsen af Benzindrosker vilde ikke blot være en Uretfærdighed, men ogsaa en stor Fejl. Thi i en stor By vil der altid være Brug for et Antal Benzindrosker, som kan udføre de lange Ture, som Hestedroskerne slet ikke kan overkomme, og de elektriske Drosker kun, for saa vidt deres Batteriladning tillader det.



189,474 Km. i Timen. Guinnes paa 200 HK Darracq.

Automobil-Ugen i Ostende.

(13.—18. Juli.)

Ny Verdsnsrekord over 1 Kilometer i flyvende Start 19 Sekunder.

189,474 Km. i Timen.

Siden den første Automobil-Uge i Ostende i 1903 er den indgaaet som et aarligt tilbagevendende Led i de automobile Sportsforanstaltninger, og det et Hovedled, hvortil knytfer sig Interessen af Kampen for Verdensrekorden over 1 Km. i flyvende og staaende Start.

Takket være Omegnens udmærkede Veje, synes det som om Automobilisterne har valgt denne Skueplads for Kampen om Førerskabet. Allerede i 1903 blev her sat en Verdensrekord, idet Rigolly kørte Kilometeren i $26^4/_5$ Sek. og hermed opnaaede en Gennemsnitshastighed af 134,300 Km. i Timen.

Det følgende Aar 1904 slog Rigolly sin egen Rekord, idet han satte Tiden ned til $21^3/_5$ Sek. eller 166,666 Km. i Timen.

I 1905 blev Rekorden ikke slaaet i Ostende-Ugen, men derimod senere i December Maaned af Hémery paa Darracq paa en Strækning fra Arles til Salon, hvor han tilbagelagde en Kilometer i flyvende Start i $20^3/_5$ Sek., hvilket svarer til en Gennemsnitsfart af 174,757 Km. i Timen.

I Aar var der kun anmeldt to Væddeløbsvogne til Kilometerløbet: en let Darracq paa 80 HK, 4-cyl., 649 Kg. Vægt, ført af *Huntley Walker* og en svær Darracq paa 200 HK, 8-cyl., 1002 Kg. Vægt, ført af *Guinnes*.

Den sidste satte Verdensrekorden ned til 19 Sek. eller 189,474 Km. i Timen, med hvilken Hastighed man vilde kunne køre fra København til Korsør paa 35 Minutter.

Iøvrigt omfattede Programmet Løb for Motorcykler og Turistvogne over 1 Km. med flyvende Start, og for Væddeløbsvogne, Motorcykler og Turistvogne over 1 Km. med staaende Start samt Turistture over 200 og 400 Km. for lette og svære Turistvogne.

Foruden den nævnte Verdensrekord opnaaedes de bedste Resultater:

I. *Løb over 1 Km. i flyvende Start* af Motorcykler: *Giuppone* paa Peugeot i $25^4/_5$ Sek. (139,500 Km. i Timen, og

af Turistvogne: *Kinet* paa 100 HK Pipe i $33^1/_5$ Sek. (108,400 Km. i Timen).

II. Løb over 1 Km. i staaende Start af Væddeløbsvogne: *Guinnes* paa 200 HK Darracq i $45^2/_5$ Sek.,

af Motorcykler: *Guippone* paa Peugeot i $56^2/_5$ Sek. og

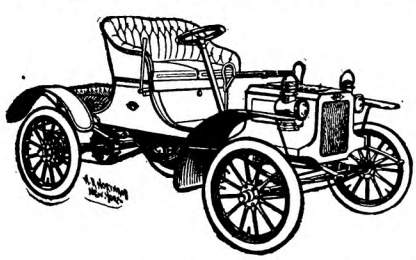
af Turistvogne: *Grig* paa Daimler i 1 Min. $9^4/_5$ Sek.

AUTOMOBILASSURANCE

— Billigste Vilkaar. —

Henvendelse til Kaptajn H. Block, „Dansk Automobilselskab", Børsgade 8, Telefon 9879, eller Ingeniør F. Schmitto, Westend 11, Telefon 312 x, Vester.

Reo Automobiler



8 HK 1 Cylinder
16 HK 2 —

Bedste amerikanske Fabrikat

Generalagenter for Skandinavien:

Simonsen & Nielsen, Bredgade 33

Hurtig Damp-Vaskemaskinen

„Hafnia"

Bedste og mest besparende Konstruktion.

Uundværlig i enhver Husholdning.

Faas

Østerbrogade 6

og

Nørrevold 12.

Den italienske Automobilindustri.

I „Allg. Automobil Zeitung" fremsætter en tysk Ingeniør nogle Bemærkninger fra en Studierejse i Italien, hvoraf vi hidsætter følgende:

„Den italienske Automobilindustri er kun syv Aar gammel. — Mærket Fiat (Fabrica Italiana di Automobili, Torino) blev faktisk grundet i Aaret 1899. — Efter nogle Forsøgsaar henledte denne Fabrik alle Kenderes Opmærksomhed paa sig. I Aaret 1905 blev den rekonstrueret med betydelig Kapital, og dens Forretning tog et saadant Opsving, at dens Aktier, som blev udgivet til en Kurs af 25 Lire, i den sidste Tid er vokset til 2000 Lire.

I 1904 var der i Italien 8 Automobilselskaber, i 1905 blev der grundet 25 nye med en nominel Kapital af 27 og en virkelig Kapital af 50 Millioner Lire. Dette betyder ved Slutningen af 1905 en nominel og virkelig i Automobilfabriker anbragt Kapital af 42 henholdsvis 150 Millioner.

Men dette er ikke alt — Fra 1. Januar til 15. Maj 1906 blev der grundet et Antal nye Selskaber, som indførte henved 250 Millioner Lire ny Kapital i den italienske Automobilindustri.

Heri er endda ikke beregnet følgende forskellige Foretagender: 19 Karrosserifabriker, 1 Stelfabrik, 4 Pneumatikfabriker, 1 Fabrik for Magnetapparater, 1 Støberi, 6 Motorbaadeværfter, 2 Smøremiddelfabriker, 6 Garager o. s. v.

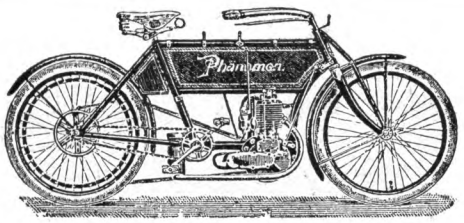
Alt i alt repræsenterer dette en samlet Kapital af $297^1/_2$ Million, og man anmelder allerede nu Grundlæggelsen af nye Værker, som nok vil bringe Kapitalen op til en halv Milliard.

Ind- og Udførslen har naturligvis forandret sig stærkt under denne voldsomt voksende Produktion. Vi anfører til Sammenligning Ind- og Udførselstallene fra 1900 til 1905, de vil være tilstrækkelige til at vise den italienske Automobilindustri's Ind-Indflydelse:

Aar	Indførsel		Udførsel	
	Antal Vogne	Værdi Kr.	Antal Vogne	Værdi Kr.
1900	199	866.880	6	25.920
1901	298	1.686.228	20	73.928
1902	276	1.547.740	30	122.652
1903	297	2.020.964	52	421.920
1904	410	2.959.819	127	801.043
1905	668	4.499.280	257	2.004.448

Det er vel overflødigt at tilføje, *at den italienske Automobillov, saalidt som Automobilloven i noget civiliceret Land* — **Danmark** *undtagen — ikke kender til Forbud imod Kørsel med Automobiler om Natten og paa Biveje!*

Og dog er det vel latterligt at haabe, at disse Tal, saa tavse og dog saa veltalende, skulde bidrage til at bringe dem, der raader for Danmarks Ve og Vel, til at forstaa, at Automobilismen er udrustet med en voldsom Elementarmagt, der bringer alle Hindringer og alle Forbud til at svinde, som Sneen smelter for den alt besejrende Sol.



Vesterbrogade 20 **F. BÜLOW** København B.

PHÄNOMEN-MOTORCYCLER

ANERKENDT BEDSTE FABRIKAT

LAGER AF DÆK OG SLANGER

Motorcykle,

vundet i „Motor"s Præmiekonkurrence, kan købes. Henvendelse til Telefon Østerbro 815. Ohlsensgade 14, Ø.

WOLVERINE

Baade-Motorer

fra 3 HK. til 200 HK.

Løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftigt med

Petroleum

som med Gasoline.

Elektrisk Tænding

Øjeblikkelig Igangsættelse.

Da Petroleumen bliver perfekt fordampet ere Motorerne renlige og paalidelige. Alle 4 Takt Motorer fra 12 til 200 HK. ere selvstartende.

WOLVERINE MOTOR WORKS

VED H. JACOBSEN

VESTERVOLDGADE 109, KØBENHAVN K.

Telefon Nr. 3377. **Telegram-Adr.: „Wolverine".**